نوفمبـــر 2021

كيـــف نجعـــل مؤتمـــر COP26 مؤثـــــــراً

كيـف يمكـن للاسـتثمار فـي النقـل العـام خـلال العقـد الحالـي حمايـة **وظائفنـا ومناخنـا ومسـتقبلنا**









شبكة مدن الـ C40

إن مجموعة مدن الـ C40 الرائدة في مجال المناخ تربط بين 97 مدينة من أكبر مدن العالم، وهي تمثل أكثر من 700 مليون نسمة وتمثل أيضاً ربع الاقتصاد العالمي. وتركز شبكة مدن الـC40، التي أنشأتها وقادتها هذه المدن، على معالجة التغير المناخي ودفع العمل الحضري الذي يقلل من انبعاثات غازات الاحتباس الحراري والمخاطر المناخية، مع زيادة الفرص الصحية والرفاهية والاقتصادية المتاحة للمواطنين في المناطق الحضرية.

الـ ITF

إن الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) هو اتحاد فيدرالي ديمقراطي تقوده النقابات المنتسبة، ويعمل على تحسين حياة العمال، ويربط ما يقرب من 700 نقابة منتسبة من 150 دولة، ويساعد في تأمين الحقوق والمساواة والعدالة لأعضائه. ويمثل الـITF ما يقرب من 20 مليون عامل من الرجال والنساء في جميع أنحاء العالم.

المحتويات

القسم 1

الملخص التنفيذي

من خلال العمل السليم والاستثمار العام، حتى من جانب الحكومات الوطنية، يمكن للنقل العام أن يعمل كمحرك لإخراج العالم من الأزمات الاقتصادية والاجتماعية والمناخية التي نواجهها حالياً. يجتمع قادة العالم حاليًا للاتفاق على الخطوات التالية بشأن العمل المناخي في مؤتمر الأمم المتحدة للمناخ في غلاسكو. ولم تكن الحاجة إلى العمل أكثر إلحاحاً مما هي عليه هذه الأيام. فقد حذرت الأمم المتحدة من أننا على حافة "إنذار أحمر للبشرية"، حيث يتسبب التغير المناخي الناجم عن الأنشطة البشرية بالفعل في آثار حادة على الطقس والمناخ في كل منطقة من أرجاء كوكبنا[1].

إن النقل مسؤول حالياً عن ربع انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. ولمواجهة هذا، فإن الأمر يتطلب تحولاً عالمياً نحو وسائل النقل العامة، والمشي وركوب الدراجات، والتقليل من استخدام السيارات إلى جانب التحول إلى المركبات التي لا تطلق أي انبعاثات على الإطلاق. **ولابد أن تتضاعف نسبة استخدام وسائل النقل العام في مدن العالم خلال العقد الحالي من أجل خفض الانبعاثات العالمية، تماشياً مع الحفاظ على ارتفاع درجة الحرارة بما لا يتجاوز 1.5 درجة مئوية**. ومن دون هذا الإجراء فلن يتسنى للبلدان ببساطة أن تحقق الهدف العالمي المتمثل في خفض الانبعاثات إلى النصف على الأقل في غضون هذا العقد.



إن حماية المناخ من غير الممكن أن تنجح من دون التحول النموذجي؛ ولابد أن يصبح النقل المحلي بديلاً جيداً للسيارات... وفوق كل شيء، لابد من أن يقتنع الناس بهذا التحول."
روبرت سيفرت، عامل صيانة سيارات شاب، برلين

إن مضاعفة استخدام وسائل النقل العام كجزء من التعافي الأخضر من شأنه بحلول عام 2030 أن يخلق عشرات الملايين من فرص العمل في المدن في مختلف أنحاء العالم (4.6 مليون فرصة عمل جديدة في ما يقرب من 100 مدينة من شبكة مدن الـC40 وحدها)، وهذا يعني خفض الانبعاثات الناتجة عن النقل في المناطق الحضرية بما يزيد على النصف، وتقليل تلوث الهواء الناتج عن النقل بنسبة تصل إلى 45%[2]. وهذا من شأنه أن يحمي العمال من ذوي الدخل المنخفض وأن يحمي العاملين في قطاع الخدمات وأن يربط سكان المدن بأعمالهم وتعليمهم ومجتمعاتهم.

ويجمع هذا الموجز **الأفكار الرئيسية التي جاءت من خلال المقابلات التي أجريت على أرض الواقع في مدن مختلفة حول العالم** ــ مع عمال النقل، ومسؤولي المدن، والركاب ـ حول احتياجات أنظمة النقل في مدننا ومدى إمكانياتها. وهو يستعرض أيضاً **بحثاً جديداً يسلط الضوء على فرص العمل المحلية المحتملة في خمس مدن عالمية** من المدن التي تقود الطريق، أو تمتلك الإرادة السياسية اللازمة، للقيام بهذا التحول في وسائل النقل العام. كما أنه يطرح **استطلاعاً جديداً للرأي** يوضح مستوى الدعم الشعبي لهذا الاستثمار.

وقد سلط الأشخاص الذين أجريت معهم المقابلات الضوء على التقدم الجيد الذي تم إحرازه بالفعل لتعزيز الوصول إلى وسائل النقل العام في المدن، ولكنهم وصفوا أيضاً **العقبات التي نحتاج إلى التغلب عليها للمضي قدماً** مثل. نقص التمويل؛ والتخطيط قصير المدى وغير المتماسك؛ والبنية التحتية القديمة التالفة وغير الصالحة لمواجهة المناخ المتغير؛ وظروف العمل السيئة وانخفاض الروح المعنوية؛ والخصخصة وانخفاض مستوى الخدمات: وهذه ليست سوى بعض القضايا التي يمكن أن تقوض أنظمة النقل العام لدينا، وتحبط همة الركاب المحتملين، وتلحق الضرر بالعمال الذين يحافظون على حركة مجتمعاتنا ككل والمجتمعات المحلية التي تعتمد عليهم، وتزيد من صعوبة إيصال الخدمات في المدن - فضلا عن تأثيرها السلبي على الأهداف المناخية.

1 الأمم المتحدة، "الأمين العام يصف أحدث تقرير مناخي للهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ IPCC بأنه "إنذار أحمر للبشرية"، مؤكداً "بالدليل القاطع" على التأثير البشري"، 9 أغسطس 2021؛ https://www.un.org/press/en/2021/sgsm20847.doc.htm
2 https://thefutureispublictransport.org



إن ما يُريده معظم العمال والركاب هو أن تكون وسائل النقل العامة موثوقة وأن تكون مستدامة، وأن تكون ميسورة التكلفة [وأن توفر] فرص عمل أكثر وأفضل للعمال."
إريك فوملاني، نقابة عمال النقل والعمال المتحدين في جنوب أفريقيا (SATAWU)، جوهانسبرغ

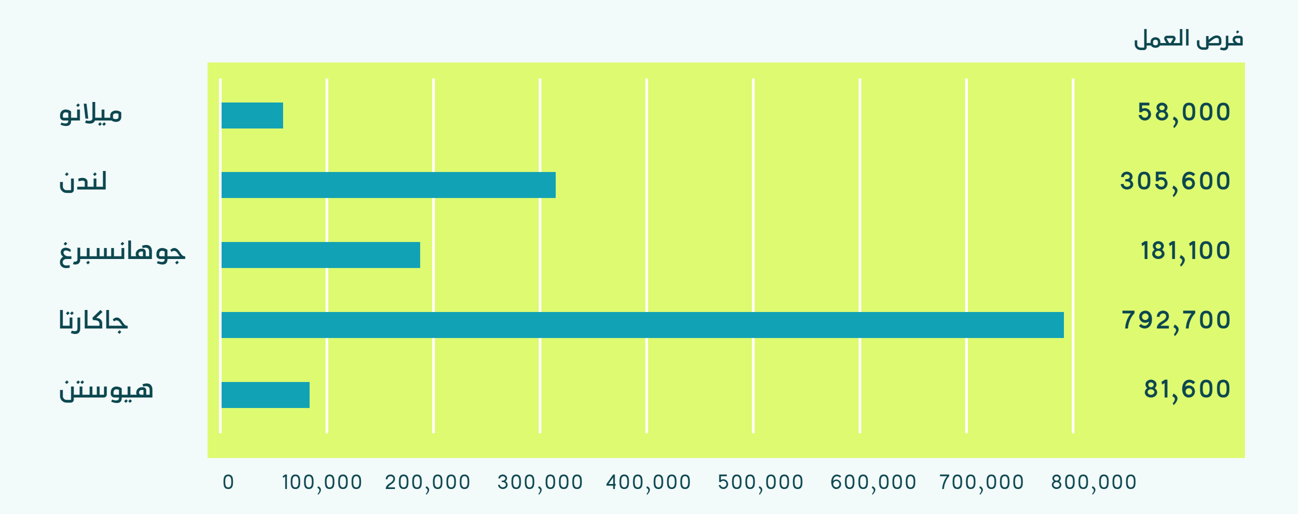
لقد أثرت جائحة كوفيد-19 بشكل أكبر على كل من التمويل المتاح للنقل العام وكذلك على استخدام وسائل النقل العام في نفس الوقت الذي نحتاج فيه إلى زيادة كليهما. كما أنها عززت أيضاً من أهمية نظام النقل العام بالنسبة للعمال الذين نعتمد عليهم جميعاً. وبينما كان موظفو المكاتب قادرين على العمل من منازلهم بشكل اعتيادي، فقد رأينا في مختلف أنحاء العالم الكثير من العمال مثل العاملين في مجال الصحة، والعاملين في مجال الطاقة، وعمال النظافة والرعاية - فضلاً عن عمال النقل أنفسهم - وهم يعتمدون على الحافلات والقطارات والمترو طوال الأزمة. وهذا يؤكد على الافتقار إلى سبل الحماية وشبكات الأمان بالنسبة للعاملين في قطاع النقل غير الرسمي، مع استمرار بعضهم في النضال من أجل البقاء على قيد الحياة خلال عمليات الإغلاق الشامل.

وعلى النقيض من ذلك، **وصف عمال النقل ومسؤولو المدن وقادة النقابات كيف يمكن أن يكون مقدار التغيير عندما نحقق تحولاً نموذجياً رئيسياً نحو وسائل النقل العام.** وهذا يعني الاستثمار والتخطيط وتشغيل النظم ميسورة التكلفة بحيث يستطيع الناس أن يعتمدوا عليها لإيصالهم إلى حيث يحتاجون أو يريدون أن الذهاب بأمان وبراحة وبسرعة. وعندما يوفر نظام النقل العام خياراً حقيقياً، ويقترن بآليات لتحفيز التحول بعيداً عن السيارات الخاصة، فإنه يمكن أن يعود علينا بمنافع هائلة من حيث التصدي لتغير المناخ، ونوعية الحياة، وخلق فرص العمل وجعلها أكثر سهولة ويسراً، وتعزيز العدالة الاجتماعية والمساواة الجنسانية والصحة العامة.



إنه نظام النقل هذا يجعل الركاب يشعرون بالأمان والراحة... إن هذا النظام مفيد، وميسور التكلفة، ونقاط الوصل سهلة والنظام كله سهل الاستعمال."
جيسوس سابيان، مدير النقل العام، فينكس

هذه الآراء مدعومة بالبيانات. **حيث تُظهِر النمذجة الجديدة في خمس مدن عالمية أن الاستثمار في النقل العام حسب المستوى المطلوب للحد من الانحباس الحراري العالمي بما لا يتجاوز 1.5 درجة مئوية من شأنه أن يخلق أكثر من 650,000 وظيفة نقل جيدة وجديدة في هذه المدن وحدها، ونحو 650,000 وظيفة أخرى على مستوى العالم.**
وتشير استطلاعات الرأي في مدن مختلفة إلى أن عامة الناس يتوقعون أن ينتعش استخدامهم لوسائل النقل العام، ولكنهم يريدون أيضاً أن يروا أنظمة نقل عام أكثر سهولة، وأيسر تكلفةً، وأكثر انتشاراً لمساعدة العمال في الوصول إلى وظائفهم ولمساعدة المجتمع على إدارة شأنه بشكل أفضل. والأهم من ذلك أن هناك دعماً شعبياً قوياً عبر مختلف المناطق للاستثمار في النقل العام وتوسيع نطاقه لصالح الناس وكوكب الأرض على حد سواء. وسيكون لهذا الاستثمار فوائد مجتمعية واسعة النطاق، مع ما يترتب على ذلك من تأثيرات إيجابية على المساواة الاجتماعية، والسلامة، والصحة العامة، والرعاية الاجتماعية، ونوعية الحياة، الوصول إلى العمل والتعليم والتنمية الاقتصادية.



الرسم البياني 1:
الاستثمار في النقل العام يُعتبر محركاً للوظائف. وتخلق استثمارات النقل العام الصديقة للمناخ مئات الآلاف من فرص العمل للمدن والبلدان، 2021-2030.

نظراً للحاجة الملحة إلى العمل، فقد اجتمعت نقابات عمال النقل، ورؤساء بلديات بعض المدن الرائدة على مستوى العالم، والعمال، والمجتمع المدني، وسكان المدن، معاً **لدعوة حكومات العالم لأن تكون أكثر طموحاً بخصوص خططها المناخية**، ولإدارة حجم الاستثمار المطلوب حتى يتسنى لكل فرد الحصول على وسائل نقل عامة نظيفة. ولابد أن يبدأ هذا بمضاعفة نصيب المدن من التنقل عن طريق وسائل النقل العام ودفع عجلة الانتقال العادل إلى النقل الخالي من الانبعاثات بحلول عام 2030. وقد بدأت المدن بالفعل في القيام بالإجراءات اللازمة، ولكن هناك الكثير مما يمكن القيام به من خلال الدعم المناسب من الحكومات الوطنية والشراكات المناسبة محلياً، وهذا من شأنه أن يجمع بين المدن والعمال والمجتمعات المحلية لتحقيق هذا الانتقال العادل.

> **إن المدن التي يتم تصميمها وإدارتها وتشغيلها لتكون متوافقة مع الاقتصاد الخالي من الكربون سوف تكون أماكن رائعة للعيش. وسوف تكون مدن خضراء، وأقل تلوثًا، وأكثر أماناً، وأسهل منالاً."**
> بن بلودن، هيئة النقل في لندن



صورة: محطة كوين ستريت، شمال شارع هانوفر، غلاسكو، المملكة المتحدة بواسطة روس سنيدون | **المصدر:** Unsplash

أوضح ستيوارت جراهام من مجلس النقابات العمالية في غلاسكو كيف أن الضغط الناتج عن استضافة مؤتمر COP26 نفسه على وسائل النقل العام في غلاسكو سوف يوضح لنا مدى الحاجة الشديدة إلى الاستثمار والتخطيط والتنسيق من أجل التوصل إلى نظام يعمل من أجل الناس والكوكب على حد سواء. ودعا إلى أن يكون المؤتمر عبارة عن بداية جديدة للالتزام بدعم النقل العام خلال العقد المقبل.

القسم 2

المقدمة

رغم التقدم الذي أحرزته الحكومات الوطنية في تحديد أهدافها في التخلص التدريجي من السيارات التي تعمل بوقود الديزل والبنزين، إلا أن الأهداف الثابتة لزيادة حصة التنقل بواسطة وسائل النقل العام لا تزال **مفقودة إلى حد كبير من المساهمات المنقحة المحددة وطنياً (NDCs)** والتي تم تقديمها بموجب اتفاق باريس.[3] وهذا على عكس العديد من المدن التي لم تتعهد فقط بإنشاء مناطق خالية من انبعاثات النقل بحلول عام 2030، ولكنها حددت أيضًا الحاجة إلى زيادة حصتها من التنقل بواسطة وسائل النقل العام أو عن طريق المشي أو ركوب الدراجات.[4]

هناك حاجة إلى استثمارات كبيرة للتوسع والتحسين والتوجه نحو وسائل النقل العام الخالية من الانبعاثات. وهناك حاجة إلى مبلغ 208 مليار دولار سنوياً خلال العقد الحالي لتغطية تكاليف ما يقرب من 100 مدينة من شبكة مدن الـC40 والتي تمثل مجتمعة 25٪ من الناتج المحلي الإجمالي العالمي GDP. **ومع إنفاق مليارات الدولارات حالياً على المحفزات الاقتصادية الخاصة بكوفيد-19، فإن هذه تُعتبر فرصة رئيسية لخفض الانبعاثات بسرعة بينما يتم خلق فرص العمل المطلوبة بشدة وتعزيز الاقتصادات المحلية.** وفي أعقاب الانخفاض في السفر الناتج عن كوفيد-19، والذي أدى إلى فقدان إيرادات النقل العام في الوقت الذي نحتاج فيه إلى زيادة التمويل وزيادة عدد الركاب، فإننا نرى الآن أن سكان المناطق الحضرية يتوقعون العودة إلى استخدام النقل العام بعد الوباء.[5]

وكما يوضح هذا الموجز فإن هناك حاجة الآن إلى استثمارات كبيرة من أجل تحقيق التحول النموذجي. وهذا أمر ضروري إذا أردنا أن نخفض الانبعاثات العالمية بما يتماشى مع الحفاظ على ارتفاع درجة الحرارة بما لا يتجاوز 1.5 درجة مئوية.

وينتج عن مثل هذه الاستثمارات فوائد اقتصادية ومجتمعية مهمة. وقد أجرت شبكة مدن الـC40 والاتحاد الدولي لعمال النقل ITF نمذجة جديدة، ركزت على خمس مدن عالمية، لإظهار عدد الوظائف التي يمكن أن يخلقها الاستثمار العام الجديد في المدن ذاتها وفي مختلف أنحاء البلد. وإلى جانب ذلك، تم إجراء مقابلات مع مسؤولي المدن، وعمال النقل، والنقابات في 19 مدينة على مستوى العالم لجمع الأفكار حول كيفية تخطيط وتنسيق الاستثمار في النقل العام، وكيفية إدارة العمليات، لتحقيق أقصى قدر من المزايا للركاب والعاملين والمقيمين والمجتمع الأوسع.

وتوفر هذه النتائج رؤى هامة تبرز الإجراءات التي يجب على صانعي القرار اتخاذها في مؤتمر COP26 والمؤتمرات اللاحقة.



صورة: سائقو مركبات بودا بودا في كمبالا، أوغندا | **المصدر:** ITF

3 https://changing-transport.org/summary-analysis
4 https://www.c40.org/other/green-and-healthy-streets
5 تم إجراء استطلاع الرأي نيابة عن شبكة مدن الـC40 بواسطة كلير باث ستراتيجيز

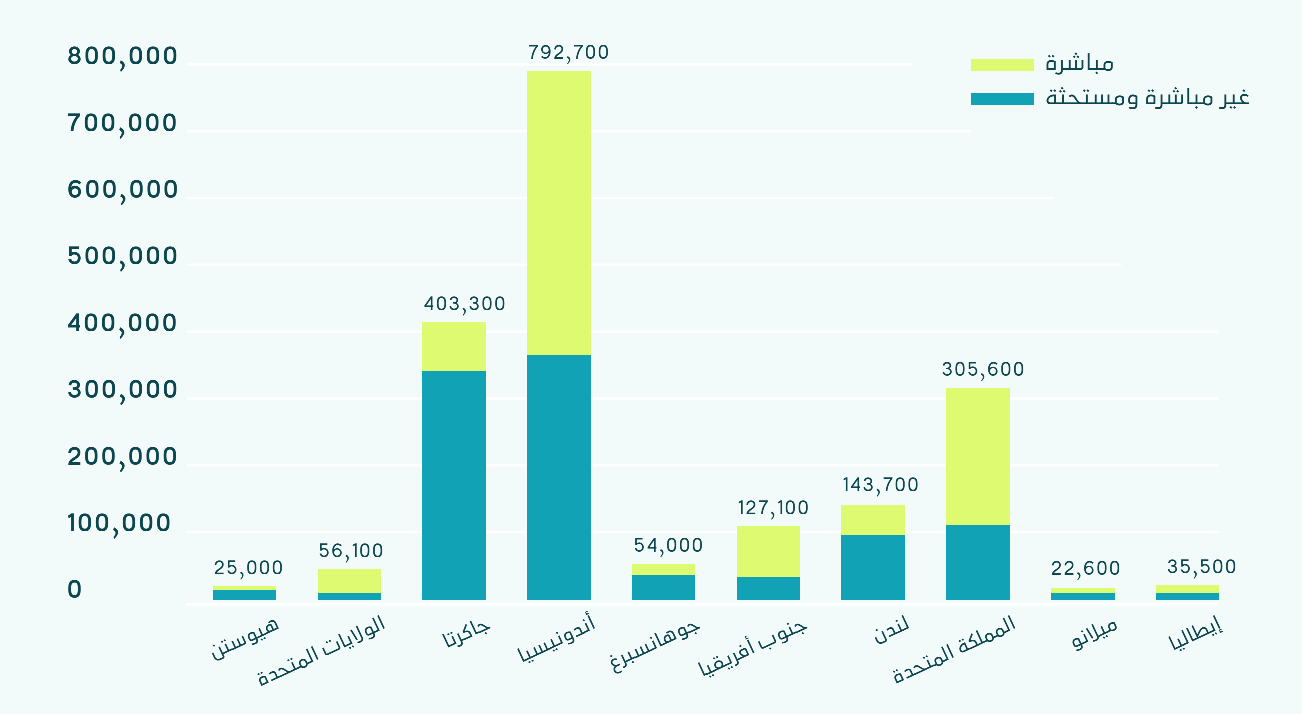
القسم 3

الوظائف والحصول على المزيد من الوظائف: ما الذي يمكن أن يحققه الاستثمار في النقل العام

إن النقل العام ليس مفتاحاً لتجنب كارثة تغير المناخ فحسب، بل **إنه يشكل محركاً قوياً لخلق فرص العمل**. إن الاستثمار اللازم للتحول النموذجي لإبقائنا على مسار الاحترار العالمي بما لا يتجاوز 1.5 درجة مئوية يمكن أن يخلق ملايين الوظائف عالية الجودة في المدن حول العالم. وهذا من شأنه أيضاً أن يحفز الاقتصادات الحضرية، مما يؤدي إلى المزيد من فرص العمل.

ولإظهار ما قد يعنيه الاستثمار في الممارسة العملية، فقد تم تنفيذ النمذجة في خمس مدن هي (لندن، وجاكرتا، وميلانو، وجوهانسبرغ، وهيوستن) وقد أظهرت أن **كل مدينة سوف تحصل على عشرات الآلاف من فرص العمل بين عامي 2021 و2030 من خلال الاستثمار في النقل العام**، وأن هذه المدن سوف تكون موجودة على مسار يلبي أهداف المناخ التي تتماشى مع اتفاقية باريس. **وسوف تنشأ فرص عمل إضافية في مختلف أنحاء البلاد وفي كل مدينة**، في مجالات مثل التصنيع والخدمات التي تدعم الاستثمار في النقل العام أو تنتج عنه. ومن المرجح أن تنشأ فرص عمل أخرى عن طريق حفز الاقتصادات الحضرية من خلال زيادة فرص الحصول على الوظائف والخدمات والأنشطة الترفيهية.

مدينة **لندن**، على سبيل المثال سوف تحصل على 143,700 وظيفة في مجال النقل العام في حين أن **المملكة المتحدة** ككل سوف تحصل على 161,900 وظيفة إضافية، ليصبح المجموع 300,000 وظيفة بين عامي 2021 و2030. إن مواءمة نظام النقل العام في مدينة **جوهانسبرغ** مع السياسة الرامية إلى الحد من ارتفاع درجة الحرارة بما لا يتجاوز 1.5 درجة مئوية من شأنه أن يخلق 127,100 وظيفة في مجال النقل العام في مختلف أنحاء **جنوب أفريقيا**، منها 54,000 وظيفة في جوهانسبرغ نفسها. وبتطبيق هذه النتيجة على المدن في مختلف أنحاء العالم نخلص إلى أن الاستثمار العام الصديق للمناخ من شأنه أن يخلق **الملايين من فرص العمل على مستوى العالم**.



الرسم البياني 2: الوظائف التي خلقتها استثمارات النقل العام المتوافقة مع اتفاق باريس في خمس مدن نموذجية (ملاحظة: الوظائف المتولدة في بلد ما تشمل الوظائف المتولدة في المدينة).



من الضروري أن يكون لدى الحكومة رؤية واضحة للنقل العام، وأن تبني شبكة للنقل العام باعتبارها أفضل طريقة لمعالجة أزمة المناخ. في هذه الأيام، لا تتحدث العديد من الحكومات إلا عن التحول من السيارات التي تعمل بالبنزين إلى السيارات الكهربائية... ولكن لكي تتمكن الحكومات من معالجة أزمة المناخ، فيتعين عليها الإشارة إلى أهمية وجود نظام خاص للنقل العام بهدف تقليل استخدام السيارات الشخصية."

سونغهي أوه، نقابة عمال الخدمات العامة والنقل الكورية (KPTU)، سيول

ومن شأن الاستثمار في النقل العام أن يولد مزيجاً من الوظائف المباشرة، وغير المباشرة، والمستحثة في كل من البناء والعمليات:

- **الوظائف المباشرة** هي الوظائف التي تنشأ بشكل مباشر عن طريق الاستثمار الجديد، إما من خلال البناء أو العمليات. وهي تشمل، على سبيل المثال، الوظائف الجديدة التي تنشأ عند بناء خطوط السكك الحديدية أو تشغيل مسارات نقل إضافية.
- **الوظائف غير المباشرة** وهي الوظائف التي تنشأ نتيجة للإنفاق على السلع والخدمات اللازمة لأغراض البناء أو العمليات. وهي تشمل، على سبيل المثال الوظائف التي تعمل على تصنع مكونات السكك الحديدية اللازمة لإنشاء الخطوط الحديدية الجديدة.
- **الوظائف المستحثة** وهي الوظائف التي تنشأ عن إنفاق العمال الجدد على الخدمات مثل الغذاء أو البيع بالتجزئة، مما يسمح لهذه الصناعات بالنمو بسبب النشاط الاقتصادي المتزايد. وهي تشمل، على سبيل المثال الإنفاق على الغذاء أو الملابس من قِبَل عمال البناء العاملين في بناء خطوط السكك الحديدية الجديدة، أو الإنفاق من قِبَل عمال النقل الجدد.

وفي المدن الخمس، أظهرت النمذجة أن الوظائف المباشرة تمثل أربعة من إجمالي عشرة وظائف يتم إنشاؤها (42٪). أما الوظائف المتبقية فهي غير مباشرة ومستحثة، الأمر الذي يوضح كيف يمكن أن يكون الاستثمار في النقل العام محركاً ديناميكياً للنشاط الاقتصادي الأوسع نطاقاً.



إن الميزة الضخمة المتمثلة في الاستثمار في نظام خالي من الكربون، أو يتجه نحو تحقيق الصفر الكربوني، هي أنه يتمتع بمجموعة كبيرة من المنافع الأخرى... فهو يحفّز سلسلة التوريد في اقتصاد المملكة المتحدة حيث يتم تصنيع الكثير من المركبات. كما أن له منافع هائلة فيما يتعلق بتلوث الهواء والصحة."

بن بلودن، هيئة النقل في لندن

وبالإضافة إلى توليد فرص العمل في المراكز الحضرية، أظهرت النمذجة عدداً كبيراً من الوظائف التي تولدت على الصعيد الوطني. **كما أن فرص العمل المتولدة سوف تنقسم تقريباً بالمناصفة ما بين المدن ذاتها (49٪) وبين البلدان التي تقع فيها هذه المدن (51٪).** وهناك بعض الاختلافات تبعاً لمكان وجود الصناعات الرئيسية في كل دولة. ففي ميلانو وهي المنطقة الأكثر صناعية على سبيل المثال، سوف يتم خلق المزيد من الوظائف (64٪) في المنطقة الحضرية.

كما تناولت النمذجة أيضًا فرص العمل المتولدة في مجال النقل من خلال منظور جنساني. حيث أن مشاركة المرأة في وظائف النقل العام لا تزال منخفضة بشكل عنيد. ونظراً لتوزيع الوظائف اليوم بين الرجال والنساء، فإن وظيفة واحدة فقط من كل ثلاث وظائف يتم توليدها سوف تذهب إلى النساء (33٪). وهذا يؤكد **على أهمية السياسة الاستباقية لإنهاء الفصل والتمييز القائمين على نوع الجنس في أعمال النقل العام وتعزيز عملية الانتقال العادل.**

إن محرك الوظائف والنمو الاقتصادي الذي يمثل النقل العام سوف يحتاج إلى تمويل عام وكافي لكي يعمل على النحو اللائق. إن توظيف الاستثمار من أجل تمويل التحسينات والتوسعات التي نحتاج إليها في النقل العام خلال العقد القادم وما بعده سيكون جزءًا حيويًا من منع العالم من الانزلاق إلى كارثة مناخية. وكل دولار، أو روبية، أو جنيه، أو يورو، أو راند يتم استثماره في النقل العام فهو يشكل وسيلة لخلق فرص العمل، وتوليد العمل للناس في جميع أنحاء العالم.



يجب علينا تطوير البنية التحتية ككل... ونحن بحاجة إلى مركبات مناسبة، وبعد ذلك يجب علينا أن نسهل ونجعل التحول النموذجي أكثر جاذبية، ولا سيما بالنسبة للركاب. وبهذه الطريقة نوفر لهم الفرصة للتحول من سياراتهم الخاصة إلى وسائل النقل العامة المحلية... نحن بحاجة إلى دعم مالي مخصص لوسائل النقل العام المحلية والسكك الحديدية... إن هذا الأمر يعتمد حقاً على التمويل."

مارتن بيركرت، نقابة السكك الحديدية والنقل (EVG)، برلين

صورة: المسافرون على متن حافلات النقل الجماعي السريع MRT، جاكارتا، إندونيسيا، بواسطة براداماس جيفارري | **المصدر:** Unsplash

القسم 4

قصص من أرض الواقع:
كيف أثرت أزمة المناخ، وكوفيد-19 والتدفقات النقدية على أنظمة النقل العام

الأعاصير الحلزونية والتيفونية العنيفة، والدخان الناتج عن الحرائق المتفشية في الغابات: في كل مدينة، وصف الأشخاص الذين أجريت معهم المقابلات تأثيرات تغير المناخ التي يتعرضون لها بالفعل. لقد انتشرت الخسائر والأضرار عبر اقتصاداتنا ومجتمعاتنا المحلية ومجتمعاتنا بشكل عام، بما في ذلك في مجال النقل العام.

على سبيل المثال، شرح عمال جوهانسبرغ كيف تسببت **الأمطار الغزيرة** و**العواصف الشديدة** في إلحاق الضرر بمسارات السكك الحديدية والمركبات، وكيف عطلت نظام الحافلات، الأمر الذي جعل المستخدمين عاجزين عن الذهاب إلى أماكن عملهم. وفي ستوكهولم، أدى هطول الأمطار الغزيرة إلى حدوث فيضانات في الأنفاق المؤدية من وإلى محطات السكك الحديدية، كما أثرت أيضاً على شبكة الحافلات، في حين أدت **هطولات الثلوج الشديدة** إلى توقف نظام النقل بالكامل. والواقع أن مثل هذه الحوادث تؤثر على موثوقية وسرعة أنظمة النقل العام، وهو ما من شأنه أن يدفع المستخدمين بعيداً عن نفس الخدمات التي نحتاج إليها للمساعدة في التصدي لتغير المناخ.

إن إحدى القضايا الكبيرة.. تكمن في التخطيط... للكيفية التي سيتكيف بها نظامنا مع تكرار الظواهر الجوية المتطرفة. إن أنظمة وشبكات الصرف الصحي الموجودة في مدننا... غير مصممة للتعامل مع... كمية المياه التي من المحتمل أن تهطل علينا في المستقبل. ولكن ما هي آثار ذلك على نظام النقل العام؟"

سام غورني، كونغرس النقابات العمالية (TUC)، لندن

أن التغير المناخي له أيضاً آثار ضارة على **الصحة العامة**. فقد وصف أحد مسؤولي المدينة كيف كان الأشخاص الذين يعانون من أمراض الجهاز التنفسي ينتقلون للعيش في مدينة فينيكس في السبعينيات والثمانينيات بسبب هوائها النظيف. بينما تشهد المدينة الآن مشاكل تتعلق بجودة الهواء الرديئة وارتفاع معدلات الإصابة بالربو. ومن بين المتضررين، بطبيعة الحال، يكون الرجال والنساء العاملين الذين يحافظون على حركة النقل العام. وفي القاهرة، شرحت مسؤولة نقابية تعمل في أحد المستشفيات كيف أنها، مع ارتفاع درجات الحرارة، أصبحت تشاهد المرضى المصابين بحالات مثل ارتفاع ضغط الدم وأمراض القلب وهم يكافحون مع ارتفاع درجات الحرارة.

وحيثما تكون ظروف العمل سيئة بالفعل، في غياب سبل الحماية أو المعايير اللائقة، فإن التأثيرات المناخية قد تؤدي إلى المزيد من الأضرار. فقد أوضح الأشخاص الذين أجريت معهم المقابلات في مانيلا وفي سيبو أن عمال النقل الذين يقودون الحافلات غير الرسمية المسماة "جيبني"، وهم الذين يقودونها فعلياً لمدة 12 إلى 16 ساعة يوميا يتأثرون بشكل كبير بسبب درجات حرارة المتزايدة في الصيف. وكما قالت المسؤولة النقابية أنجيليكا ماتا،



فإن محركات مركبات الجيبني التقليدية... تبلغ [نحو] 15 إلى 20 سنة من العمر... وهي حارة جداً على أقدامهم. [وبسبب الحرارة] يجف العرق على ظهورهم. وهذا يشكل خطراً عليهم. وهم لا يَستطيعونَ التَوَقُّفَ لأن... عليهم أن يواصلوا الدفع من أجل أقساط مركباتهم، والوقود، و[المبلغ] الذي يعودون به إلى منازلهم."



صورة: داخل مركبة جيبني في دافاو، الفلبين | **المصدر:** Piqsels

والنتيجة تتمثل بالإجهاد وانخفاض الروح المعنوية بين السائقين، وهو أمر سيئ بالنسبة لهم، ويضر بسلامة الركاب، ويسيء إلى نظام النقل العام الذي يعتمد على هؤلاء السائقين.

> **العمال في القطاع غير الرسمي لا يتمتعون بالأمن الوظيفي. ليس لديهم أي شيء، ولا أي حماية... لذلك نحن بحاجة إلى الحكومة... لتقرر ما إذا كان عمال النقل غير الرسمي ينبغي أن تتوفر لهم الحماية والضمان الاجتماعي. وهذا سيكون مفيدًا لهم اليوم وفي المستقبل أيضاً."**
> دينيس كامادي، نقابة عمال النقل والعمال المتحدين (TAWU)، نيروبي

أما **البنية التحتية** القديمة أو التالفة فهي قضية أخرى. بعض هياكل البنية التحتية للسكك الحديدية بقيت تعمل في برلين لأكثر من 175 عاما، في حين شهدت جوهانسبرغ ودوربان انقطاعاً في الخدمات بسبب أعمال التخريب وسرقة الكابلات. وقد أثار العمال والنقابات في مدن مثل دلهي ومومباي ولوكناو مخاوفاً تتعلق بتفكيك أنظمة النقل العام في هذه المدن والمخاطر التي يتعرض لها العمال نتيجة الخصخصة والاستعانة بالعمالة الخارجية والتحول إلى القطاع غير الرسمي.

وبصورة أشمل، أثار الأشخاص الذين تمت مقابلتهم مخاوفهم من أن التخطيط والتنسيق لأنظمة النقل العام في بعض المدن لا يلبي احتياجات الناس. وقد وصفوا "الانقسام المتفشي" للخدمات في أعقاب بعض أشكال الخصخصة في وسائل النقل العام. فقد أصبح التنسيق مشكلة بين العديد من المشغلين المتنافسين، وعندما لا يستطيع الركاب، على سبيل المثال، استخدام تذاكر ركوبهم بسهولة عبر المسارات المختلفة التي يديرها المشغلون المتنافسون، فإن ذلك يؤدي إلى ابتعادهم عن استخدام وسائل النقل العام.

> **في جنوب أفريقيا، كان أغلب الناس يستخدمون وسائل النقل العام، ولكن بسبب عدم الموثوقية... فقد قرر أغلب الناس الحصول على وسائل لنقل لخاصة بهم، وهذا يعني المزيد من السيارات على الطرق... هناك أشخاص مدركون [و]مهتمون بشأن التغيرات المناخية. ولكن... إذا كانت وسائل النقل العام غير موثوقة، فماذا سيفعلون؟"**
> زيناثي متشابي، عاملة حافلة، جوهانسبرغ

> **الأمر يتعلق بالمال والإرادة السياسية... والمنطق السليم أصبح يُوصف على أنه متطرف."**
> ستيوارت غراهام، مجلس النقابات العمالية في غلاسكو

كما وصف الأشخاص الذين أجريت معهم المقابلات **مجموعة من القضايا الأساسية مثل: التمويل القصير الأجل المرتبط بالدورات السياسية** والجهات التي تتحكم في الإنفاق؛ والضغط من قبل جماعات المصالح الأخرى على حساب النقل العام؛ **وسياسات الخصخصة والتحول إلى القطاع غير الرسمي**، وحتى الفساد في بعض الحالات؛ **والمفاهيم الضيقة التي تضع النقل في موقف صعب**، وتفتقر إلى كيفية ارتباطه بمجالات السياسة العامة مثل البيئة والصحة والتنمية.



صورة: القطارات تحت جسر مانديلا في جوهانسبرغ، جنوب أفريقيا، بواسطة تيمبينكوسي سيكوبيلا | **المصدر:** Unsplash

وبالطبع، هذا الوباء المتفشي...

> **لسوء الحظ، فقد 84 موظفاً حياتهم بسبب تأثيرات كوفيد-19، وعلى الرغم من الخسائر، لم يتوقف الموظفون عن العمل... ونتيجة لجهودهم، استمرت السكك الحديدية بالعمل... فقد واصلت سكة حديد مومباي، والتي تعتبر شريان الحياة في مومباي، تقديم خدماتها للناس."**
> براديب أهير، عامل مترو، مومباي

لقد ضرب كوفيد-19 وسائل النقل العام بشدة في نفس الوقت التي تسببت حالة الطوارئ المناخية في جعل قطاع النقل أكثر أهمية من أي وقت مضى. كما أبرز الوباء مدى أهمية نظام النقل العام في توفير سبل عيش المجتمعات المحلية.

مع انخفاض أعداد الركاب بشكل كبير، إما بسبب القيود الرسمية أو مخاوف الركاب بشأن الصحة، وصف الأشخاص الذين أجريت معهم المقابلات كيف تحول الناس إلى المركبات الخاصة.
وفي المدن التي شهدت انفراجاً في القيود المفروضة، فإن استمرار الإحجام عن استخدام وسائل النقل العام قد تسبب في الاختناقات المرورية. وهذا له تكلفة اقتصادية ضخمة: ففي عام 2017، أشارت التقديرات إلى أن الاختناقات المرورية كلفت الولايات المتحدة وحدها 305 مليار دولار (بزيادة 10٪ عن العام السابق)[6].

تشير استطلاعات الرأي في مدن مختلفة إلى أن عامة الناس يتوقعون أن ينتعش استخدامهم لوسائل النقل العام، ولكنهم يريدون أيضاً أن يروا أنظمة نقل عام أكثر سهولة، وأيسر تكلفةً، وأكثر أماناً وانتشاراً لمساعدة العمال في الوصول إلى وظائفهم ولمساعدة المجتمع على إدارة شأنه بشكل أفضل. والأهم من ذلك أن هناك دعماً شعبياً قوياً (بمعدل 87٪ من السكان في المدن الخمس التي شملها الاستطلاع) لمنح الأولوية للاستثمار في النقل العام وتوسيع نطاقه لصالح الناس وكوكب الأرض على حد سواء.[7]

ومن الأهمية بمكان أن نفهم أن الذين استمروا في استخدام وسائل النقل العام، حتى في ذروة الجائحة: غالباً هم العمال الأقل دخلاً، وهم الذين كانوا يعملون في خطوط المواجهة مع حالة الطوارئ المتعلقة بكوفيد-19. وهذا يسلط الضوء على حقيقة أنه **بالنسبة للعديد من الأشخاص الذين تعتمد عليهم مجتمعاتنا ـ أولئك الذين يديرون مستشفياتنا وعياداتنا الصحية، والذين يعتنون بالفئات الأشد ضعفاً ويحافظون على نظافة مدننا - فإن النقل العام ليس مجرد خيار لهم**. ولكنه الخيار الوحيد المتاح بالنسبة لهم. ومن المهم أن يكون لدينا نظام يخدمهم كما يخدموننا.

> **مع وجود كوفيد، ونظراً لأن عدداً أقل من الأشخاص يستخدمون وسائل النقل العام، فمن الواضح أن الطريق لا يزال مكتظاً بحركة المرور على الطرق. ويمكنكم بالتأكيد رؤية العلاقة بين الأمرين."**
> جيمس غليمكو، نقابة سائقي الشاحنات تيمسترز، الفرع 777، شيكاغو

> **إن الأشخاص الذين يستخدمون خدمات النقل هم الأشخاص الذين في أمس الحاجة إليها. ولقد شاهدنا ذلك بالتأكيد خلال هذا الوباء. لقد شاهدنا العاملين في المجال الطبي، وعمال الفنادق، وعمال البناء يستخدمون النقل العام... ولم تكن لديهم "خيارات أخرى". ولم يكن لديهم أيضاً خيار العمل عن بُعد. لقد كانت وسائل النقل العام هي الطريقة الوحيدة بالنسبة لهم للتنقل، بشكل أساسي إلى وظائفهم ومدارسهم، وثانيًا إلى أشياء مثل التسوق والبقالة والمواعيد الطبية."**
> جيسوس سابيان، مدير النقل العام، فينكس

لقد أثر الوباء على التمويل وكشف نقاط الضعف في النظم الحالية. على سبيل المثال، تعتمد لندن بشكل كبير على إيرادات الأجرة لأنها لا تتلقى تمويلاً حكومياً مناسباً لعمليات النقل العام مثل التي تستفيد منها مدن أخرى. وقد انهارت إيرادات الأجرة في بداية الوباء، حيث التزم سكان لندن بالتوجيهات الحكومية للبقاء في منازلهم وتجنب كل شيء سوى التنقل الضروري. **وعلى الرغم من انخفاض الطلب، فقد استمرت هيئة النقل في لندن (TFL) في تقديم خدماتها بحيث تكون متاحة لمن يقومون بتنقلاتهم الضرورية وذلك لتجنب قيام الركاب بالتحول عن هذه الخدمة اذا قلت موثوقيتها.**

6 new-study-of-global-traffic-reveals-that-traffic-is-bad/07-02-https://www.bloomberg.com/news/articles/2018
7 قامت شبكة مدن الـC40 بإجراء استفتاء حول الانطباعات العامة عن وسائل النقل العام في جاكرتا، وجوهانسبرغ، ولندن، وميلانو، وفينيكس في الفترة الممتدة حتى سبتمبر 2021



إن ما يريده الناس في نهاية المطاف... هو نظام [نقل عام] آمن وموثوق ومنظم. وإذا ما بدأت في خفض الخدمات [بسبب كوفيد-19]... فمن المحتمل أن تدخل في تلك الدوامة حيث تقل ثقة الناس في نظام النقل، ولا يستخدمونه، وبالتالي لا يدفعون أجرة النقل، ومن ثم تدخل في دوامة أخرى عندما تقوم بخفض الخدمات مرة أخرى."
بن بلودن، هيئة النقل في لندن

ومع ذلك، فقد تُركت هيئة النقل في لندن TfL تعاني من عجز هائل، مع ما يترتب على ذلك من تداعيات خطيرة من حيث دفع فواتيرها الفورية أو الحفاظ على استثماراتها طويلة الأجل. وفي حين عرضت حكومة المملكة المتحدة في وقت لاحق تمويلاً إضافياً، إلا أن النقابات المهنية قد اعترضت على بعض الشروط المرتبطة بها والتي تخشى أن تؤدي إلى ارتفاع أسعار التذاكر، وخفض عدد الوظائف، والاعتداء على شروط العمل. وبالنظر إلى التعافي من الجائحة وأزمة المناخ، يجب على الحكومات أن تقدم التمويل والدعم لتحسين النقل العام مع جعله في متناول الجميع، حتى يتسنى لنا تحقيق التحول النموذجي الذي نحتاجه للحد من الإحترار العالمي بما لا يتجاوز 1.5 درجة مئوية.

وقد وصف الأشخاص الذين أجريت معهم المقابلات في مدن مثل جوهانسبرغ بعض مشغلي النقل العام - بمن فيهم أولئك الذين يمتلكون ويديرون قطاع النقل الخاص - بأنهم تخلوا عن واجبهم خلال عمليات الإغلاق، تاركين ورائهم قطاع النقل غير الرسمي لسد هذه الثغرة. وغالباً ما **يُترك العمال غير الرسميين على وجه الخصوص دون دخل أو مساعدة كافية خلال عمليات الإغلاق**، ويجبرون على إيجاد وسائل أخرى للبقاء على قيد الحياة، وفي أسوأ الحالات، يجدون أنفسهم مجرمين بتهمة التسول. وهذا يعزز من الحاجة إلى نظام يتسم بتمويل عام مستدام، وعمل رسمي يتمتع بالحماية الكافية للعمال.

صورة: سائق حافلة في لندن، المملكة المتحدة بواسطة جست جاك | **المصدر:** Unsplash



بشكل خاص، في بداية انتشار الوباء خلال العام الماضي، وبسبب فقدان السائقين لفرص العمل، كانوا عملياً يتسولون في الشوارع. وكانوا يطلبون المساعدة من الناس لكي يتمكنوا من البقاء على قيد الحياة. وكان رد الحكومة على طلبهم للعون والمساعدة، ولا سيما رداً على تسولهم، هو إيداعهم في السجن."

إرنستو كروز، الاتحاد الوطني لنقابات عمال النقل (NCTU)، مانيلا

لماذا يُعتبر الانتقال العادل إلى الحافلات الخالية من الانبعاثات أمرًا ضروريًا

العديد من العمال والمسؤولين النقابيين الذين أجريت معهم مقابلات تحدثوا عن الصلة بين مبادرات تغير المناخ وكهربة وسائل النقل، وخطر انقراض بعض الوظائف. وأبرزوا دعمهم لزيادة كفاءة استخدام الطاقة في وسائل النقل العام حيث أنهم أنفسهم يتعرضون لمستويات عالية من المخاطر الناجمة عن تلوث الهواء. ولكن بالمقابل يجب أن يكون هناك انتقال عادل وشامل بحيث يعمل على خلق فرص العمل ويحد من أوجه عدم المساواة.



هناك الكثير من الوظائف التي تتطلب مهارات عالية... وسيتعين إعادة تدريب كل هؤلاء العمال... ولكن ماذا سيحدث لهم مع كهربة وسائل النقل؟ نحن نريد أن يبقى [هؤلاء العمال] موظفين، ولكنهم بنفس الوقت يحتاجون إلى التدريب حتى يتمكنوا من شغل وظائف مماثلة وبنفس المستوى. فأنت لا تستطيع أن تطلب اليوم من الميكانيكيين الذين يقومون بوظائف عالية المهارة أن يقوموا بأعمال منخفضة المهارة في المستقبل."

أنجيلو بيشيريلو، الفيدرالية الإيطالية لعمال النقل (FILT CGIL)، ميلانو



صورة: محطة مترو في ميلانو، إيطاليا بواسطة خوسيه ماريا سافا | **المصدر:** Unsplash

القسم 5

النهج التحولي في النقل العام

يتعين على كل الحكومات أن تعترف بالدور الحاسم الذي تلعبه وسائل النقل العام في المجتمع. ويتعين على هذه الحكومات أن تتحدث عن الكيفية التي يمكن بها تعزيز أنظمة النقل العام للمواطنين العاديين، وليس للأثرياء."

سونغهي أوه، نقابة KPTU، سيول

إن السبيل إلى خفض غازات الدفيئة يتلخص في جعل نمط [خفض قيادة المركبات] ممكناً ـ ولجعل هذا الخيار عادلاً ومعقولاً فلابد من وجود بدائل جيدة."

دانيال فيرث، شبكة مدن الـC40 ومسؤول سابق في المدينة

يحتاج قادة العالم إلى إدراك أن الطريقة التي ننتقل بها هي مهمة في النضال ضد التغير المناخي، وفي كل أوجه حياتنا اليومية. وقد أكد الأشخاص الذين أجريت معهم المقابلات على الحاجة **إلى أنظمة النقل العام التي يمكن للناس الاعتماد عليها دائماً لإيصالهم إلى حيث يحتاجون**. ويجب بناء أنظمة النقل العام لخدمة المجتمعات التي تعتمد عليها بالفعل، وجعلها تصبح خياراً قابلاً للاستمرار لعدد أكبر من الناس. إن الركاب ومجتمعاتنا يحتاجون إلى عمال نقل عام يتوفر لهم أمن وظيفي وظروف عمل جيدة.

ولا يجوز مقايضة خدمة النقل مقابل الدعم المقدم لمجالات أخرى مثل الصحة أو التعليم أو الرعاية الاجتماعية. ولابد من النظر إلى الخدمات العامة باعتبارها خدمات مترابطة، وأن يتم التخطيط لها على هذا النحو. وبينما نستثمر في النقل العام، يجب أن ننظر إلى المسألة نظرة واسعة وطويلة الأجل، مع مراعاة آثار التحولات المجتمعية وتغير المناخ على حد سواء. ومن خلال الاستثمار في البنية التحتية والعمليات القادرة على الصمود في مواجهة للظروف المناخية المتغيرة، فإننا نقلل من مخاطر التكاليف غير المتوقعة وتوقف الخدمات الناتج عن عمليات التحديث أو الضرر في المستقبل. ومع تسبب الجائحة في تسريع وتيرة العمل عن بُعد بالنسبة للعديد من العاملين في المكاتب، فإنه يتعين علينا أن نخطط بدقة لأين ومتى من المرجح أن يسافر الناس.

إن النظام الخالي من الكربون أو النظام الذي يتجه نحو الصفر الكربوني هو... مكسب، كبير، جداً. فأنتم تحصلون على منافع بيئية ولكن بنفس الوقت تحصلون على منافع اجتماعية واقتصادية كبيرة جداً... إن المدن الصغيرة المترابطة والنظيفة... لن [تكون] مستدامة من وجهة النظر البيئية فقط، ولكن أيضاً من الناحية الاجتماعية والاقتصادية."

بن بلودن، هيئة النقل في لندن

وبشكل إيجابي، هناك أمثلة قوية يمكننا الاستفادة منها في أنظمة النقل العام في مختلف أنحاء العالم. على سبيل المثال، حققت هيئة النقل في لندن TfL تحولاً نموذجياً كبيراً، عندما بلغت التنقلات التي تتم من خلال المشي، وركوب الدراجات وعبر وسائل النقل العام نحو ثلثي التنقلات الكلية، بعد أن كانت نحو النصف عندما تم تشكيل الهيئة العامة في عام 1999. كما أن هيئة النقل في لندن TfL تعمل على تخطيط وإدارة وتشغيل نظام النقل بالكامل في لندن، بما في ذلك خلق وتقديم الحوافز لعدم استخدام السيارات، ومن الممكن أن تشارك الهيئة خبراتها مع المدن الأخرى، والبحث في أفضل ما يمكنهم فعله في ظل ظروفهم الخاصة. إن النقل العام ليس مجالاً للمنافسة. ومن خلال تبادل الأساليب والأفكار فيما بينها، تستطيع المدن أن تتحرك بسرعة لتعزيز أنظمتها من خلال الاستثمار والدعم المناسبين.

ومن ناحية أخرى، **أكد الذين أجريت معهم المقابلات على الحاجة إلى الإجراءات الوقائية والمراقبة الفعّالة**، وذلك لزيادة ثقة الناس في الدعم الجديد وضمان أن يؤدي التمويل إلى التغيير الحقيقي الذي يحتاجه كوكبنا ومجتمعنا.

الاستفادة من الأمثلة الإيجابية: فينيكس

في فينيكس، وهي مدينة تغطي مساحة كبيرة، حيث تتم معظم التنقلات باستخدام المركبات الخاصة، أيد الناخبون استثمارات كبيرة في وسائل النقل العام في عام 2015. وقد أوضح المسؤولون في المدينة، أنهم بعد أن استثمروا بالفعل في أسطول من المركبات النظيفة بيئياً، بدأوا في زيادة عدد المسارات، ثم زادوا في مواعيد الرحلات المبكرة والمتأخرة، ثم زادوا من تردد وتنسيق مواعيد الحافلات والسكك الحديدية الخفيفة. ثم ناقشوا النُهُج مع المجتمع المحلي وأدخلوا مواقع المجتمعات الأكثر ضعفا ضمن تخطيطهم. ومع ارتفاع درجات الحرارة إلى مستويات عالية جديدة، نظروا في كيفية جعل وسائل النقل العام أكثر جاذبية، مع تبنيهم مبادرات مثل الممرات المظللة، حتى يتمكن الناس من الوصول إلى الحافلات وانتظارها بشكل أكثر راحة. وقد شهد هذا النهج ارتفاعاً في أعداد الركاب قبل انتشار الوباء، فضلاً عن ردود فعل إيجابية من جانب الأشخاص الذين لم يستخدموا وسائل النقل العام في الماضي.



صورة: محطة سكة حديد خفيفة في فينيكس بالولايات المتحدة الأمريكية بواسطة جودي هيدنج | **المصدر:** Tripsavvy

القسم 6

الاستنتاجات

من خلال هذا البحث، يمكننا أن نرى أن هناك **تحديات** متنوعة وكبيرة تواجهنا، ولكن المنافع - بالنسبة لأعمالنا، ومناخنا، ومستقبلنا - المتأتية من الالتزام بالنقل العام في المدن حول العالم هي كبيرة جداً.

إن **النقل العام يُعتبر حلاً اقتصادياً واجتماعياً ومناخياً**: وقادة المدن والمسؤولون وعمال النقل يعرفون ذلك وهم بالفعل يحمون ويناصرون الطريقة التي نتنقل بها حول مدننا، وهم يعملون جاهدين للحفاظ على سلامة المجتمعات، واتصالها، وصحتها وسعادتها. ويمكننا أن نرى من بحثنا أن الناس الذين يعيشون في المدن يعترفون ويقدرون ويدعمون هذا النهج على نطاق واسع.

نحن بحاجة إلى الاستفادة من مهارة قادة المدن والمسؤولين وعمال النقل ودعم تفانيهم من خلال توفير دعم مالي حكومي فوري مستقر وطويل الأجل. إن مضاعفة نسبة رحلات النقل العام في المدن، من أجل إبقائنا على مسار الإحترار العالمي عند درجة حرارة لا تتجاوز 1.5 درجة مئوية، يتطلب من الحكومات في مختلف أنحاء العالم أن تترجم أقوالها إلى أفعال وتتخذ قرارات مالية شجاعة. لقد حان وقت العمل الآن. المستقبل هو النقل العام.



صورة: طفلان في محطة الحافلات في وارسو، بولندا بواسطة أوسكا26 | **المصدر:** iStock

التوصيات

1. تحتاج المدن والعواصم والأقاليم إلى دعم مالي حكومي فوري **مستقر وطويل الأجل**، من أجل تحقيق ما يلي:

وسائل نقل عام آمنة، ومستمرة، وميسورة التكلفة ويمكن الوصول إليها في غضون 10 دقائق سيرًا على الأقدام من منازل جميع سكان المدينة.[8]

تعافي أخضر وعادل يضاعف من نسبة رحلات النقل العام في المدن، ويدفع عجلة الانتقال العادل نحو وسائل النقل العام الخالية من الانبعاثات بحلول عام 2030.[9]

الوصول إلى العمل وتحسين الصحة ونوعية الحياة للجميع في عالم ما بعد الجائحة، وتحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة الهدف رقم 11 لجعل المدن شاملة للجميع وآمنة ومرنة ومستدامة.

2. نحن نحث القادة الوطنيين على **رفع طموحاتهم في مجال النقل العام في المناطق الحضرية بما يتماشى مع هذه الأهداف كجزء من إسهاماتهم المحددة وطنياً**، وأن يبدأوا في السير من أجل تحقيق هذه الأهداف في غضون عام واحد كجزء من خططهم الاقتصادية. وهذا يعني استخدام الأدوات التشريعية والمالية المناسبة والرشيقة لتوفير حجم الاستثمار العام المطلوب لتحقيق التزام كبير بالتحول النموذجي إلى النقل العام. وباعتباره نظاما متكاملاً، فإن النقل العام يتطلب نهجاً حكومياً شاملاً. ويجب على الحكومات الوطنية، والسلطات المحلية، ورؤساء البلديات، والمؤسسات الدولية أن تعمل معًا لضمان الوصول العادل لجميع الناس إلى وسائل النقل العام، مما يضمن الانتقال الأخضر والعادل.

3. ويتوجب على جميع العمال الذين يحافظون على حركة نقلنا العام، أن يشاركوا بصورة رسمية وغير رسمية، في تخطيط وتنفيذ أنظمة النقل الموسعة، بما في ذلك كهربة وسائل النقل، **بهدف خلق واستدامة فرص العمل اللائقة والخضراء والرسمية**، مع توفير ظروف عمل، وأجور ومعايير وحقوق لائقة.

اقرأ وشارك بيان التحالف العالمي لحملة المستقبل هو النقل العام.

8 هذه الرؤية مستوحاة من مؤشر "الأشخاص القريبين من النقل المتكرر" التابع لمعهد سياسات النقل والتنمية: https://naindicators.itdp.org

9 تشير البيانات الواردة من ماكينزي إلى أن 40٪ إلى 80٪ من الأميال المقطوعة في المدن يجب أن تكون من خلال المشي وركوب الدراجات ووسائل النقل العام للحد من الإحترار العالمي بما لا يتجاوز 1.5 درجة مئوية. وحسب النسب الحالية فإن هذا يتراوح ما بين 30٪ إلى 60٪ تقريباً بالنسبة للنقل العام. وتشير بيانات ما قبل الجائحة (2019) من مستكشف الرؤى البيئية من غوغل إلى أن متوسط 29٪ من المسافة المغطاة عبر 60 مدينة تتم عن طريق وسائل النقل العام.

المنهجية

يستند هذا التقرير إلى النمذجة والمقابلات التي أجريت بين شهري يوليو وسبتمبر 2021.

يمكن الاطلاع على التفاصيل الكاملة للمنهجية التي تقوم عليها عملية النمذجة والنتائج التي تم التوصل إليها عبر الموقع https://www.itfglobal.org/en/reports-publications، والموقع https://www.c40knowledgehub.org والموقع https://thefutureispublictransport.org.

أجريت مقابلات شبه منسقة مع عمال النقل ومسؤولي المدن والنقابات شملت 19 مدينة هي: **برلين، القاهرة، سيبو، شيكاغو، دلهي، دوربان، غلاسكو، جايبور، جوهانسبرغ، لندن، لوكناو، مانيلا، ميلانو، مومباي، نيروبي، فينيكس، سول، ستوكهولم، فانكوفر.**

شكر وتقدير

نود أن نشكر كل من ساهم بوقته وخبرته في إنجاز هذا البحث. وبشكل خاص، نحن نقدر الدعم الذي قدمه ممثلو كل من AIRF، وشبكة مدن الـC40، وDMKS، وEVG، وFILT CGIL، وGUPTAW-C، وIBT، وJMSKS، وKPTU، وNCTU، وSATAWU، وTAWU، وUP-MREU، ومجلس النقابات العمالية في غلاسكو، وكونغرس النقابات في المملكة المتحدة، وإدارة النقل العام في مدينة فينيكس، وهيئة النقل في لندن، ومنظمة أصدقاء الأرض في اسكتلندا.

ونود أيضاً أن نشكر بصفة خاصة الرابطة الدولية للنقل العام (UITP) على كل ما قدمته من مساعدة في توفير البيانات عن نظم النقل العام في جميع أنحاء العالم.